



Attorney Docket No. 4034/LH

**IN THE UNITED STATES PATENT
AND TRADEMARK OFFICE**

Applicant(s): T. MUTOU, ET AL
Serial No. : 10/761,485
Filed : January 20, 2004
For : OCCUPANT DISCRIMINATING
METHOD FOR VEHICULAR SEAT
Art Unit :
CUSTOMER NO.: 01933

SUBMISSION OF PRIORITY DOCUMENT(S)

Commissioner for Patents
Alexandra, VA. 22313-1450

S I R :

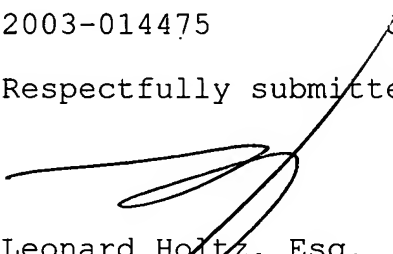
Enclosed are:

Certified copy(ies); priority is claimed under 35 USC

119:

<u>Country</u>	<u>Application No.</u>	<u>Filing Date:</u>
JAPAN	2003-014475	January 23, 2003

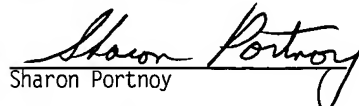
Respectfully submitted,


Leonard Holtz, Esq.
Reg. No. 22,974

Frishauf, Holtz, Goodman & Chick, P.C.
767 Third Avenue - 25th Floor
New York, New York 10017-2023
Tel. No. (212) 319-4900
Fax No. (212) 319-5101
LH:sp

CERTIFICATE OF MAILING

I hereby certify this correspondence is being deposited with the United States Postal Service as First Class mail with sufficient postage in an envelope addressed to: Mail Stop Missing Parts, Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450 on the date noted below.


Sharon Portnoy

Dated: April 28, 2004

In the event that this Paper is late filed, and the necessary petition for extension of time is not filed concurrently herewith, please consider this as a Petition for the requisite extension of time, and to the extent not tendered by check attached hereto, authorization to charge the extension fee, or any other fee required in connection with this Paper, to Account No. 06-1378.

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

10/761,485
04034/44

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 2003年 1月23日
Date of Application:

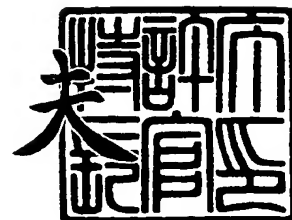
出願番号 特願2003-014475
Application Number:
[ST. 10/C]: [JP2003-014475]

出願人 日本発条株式会社
Applicant(s):

2004年 1月27日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



出証番号 出証特2004-3003280

【書類名】 特許願

【整理番号】 A000205935

【提出日】 平成15年 1月23日

【あて先】 特許庁長官 殿

【国際特許分類】 B60R 21/00

【発明の名称】 車両用シート of 乗員判定方法

【請求項の数】 2

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市金沢区福浦 3 丁目 1 0 番地 日本発条株式会社内

【氏名】 武藤 剛

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市金沢区福浦 3 丁目 1 0 番地 日本発条株式会社内

【氏名】 竹下 隆

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県横浜市金沢区福浦 3 丁目 1 0 番地 日本発条株式会社内

【氏名】 山口 斗志彦

【特許出願人】

【識別番号】 000004640

【氏名又は名称】 日本発条株式会社

【代理人】

【識別番号】 100058479

【弁理士】

【氏名又は名称】 鈴江 武彦

【電話番号】 03-3502-3181

【選任した代理人】

【識別番号】 100091351

【弁理士】

【氏名又は名称】 河野 哲

【選任した代理人】

【識別番号】 100088683

【弁理士】

【氏名又は名称】 中村 誠

【選任した代理人】

【識別番号】 100108855

【弁理士】

【氏名又は名称】 蔵田 昌俊

【選任した代理人】

【識別番号】 100075672

【弁理士】

【氏名又は名称】 峰 隆司

【選任した代理人】

【識別番号】 100109830

【弁理士】

【氏名又は名称】 福原 淑弘

【選任した代理人】

【識別番号】 100084618

【弁理士】

【氏名又は名称】 村松 貞男

【選任した代理人】

【識別番号】 100092196

【弁理士】

【氏名又は名称】 橋本 良郎

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 011567

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【包括委任状番号】 9006551

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 車両用シートの乗員判定方法

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 座部のフレームと、

前記座部のフレームに設けられて乗員の荷重が負荷される荷重受け部材と、

前記荷重受け部材と前記フレームとの間に介装されて前記荷重受け部材を支持しかつ前記荷重に応じて伸びるばねと、

前記ばねの伸び量に対応した電気信号を出力する変位センサと、

前記電気信号に基づいてシートに着座する乗員を判定する第 1 段階判定手段と

、
前記第 1 段階判定手段の判定結果が所定時間維持されるか否かを判定し、前記第 1 段階判定手段の判定結果が所定時間維持されたときに乗員を確定する第 2 段階判定手段と、

を具備することを特徴とする車両用シートの乗員判定方法。

【請求項 2】 前記第 2 段階判定手段による判定結果を以前の判定結果と比較しかつその比較結果に基づいて乗員を確定する第 3 段階判定手段をさらに備えていることを特徴とする請求項 1 に記載の車両用シートの乗員判定方法。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

この発明は、車両用シートの乗員判定方法に関する。

【0002】

【従来の技術】

自動車におけるエアバッグの制御やシートベルトの巻取り制御を適切に行うために、シートに着座した乗員の荷重を検出し、着座を検知するものが知られている（例えば、特許文献 1 参照。）。

【0003】

また、座部のフレームに複数の支持ばねを介して取り付けられた荷重受け部材を有するシートにおいて、荷重受け部材の少なくとも前後左右の各部位における

荷重を検出するとともに、それぞれの荷重の合計値を求め、乗員判定しきい値と比較して乗員の大きさの違いを判別し、荷重受け部材の前後左右の各荷重差と対応する各しきい値とを比較して着座状態を判別する乗員判別制御方法が提案されている。

【0 0 0 4】

【特許文献 1】

特開 2 0 0 1 - 1 8 0 3 5 3 号公報（第 1 図）

【0 0 0 5】

【発明が解決しようとする課題】

しかし、車両はその走行中に路面の凹凸や進路変更等によって揺れることがあり、しかもシートに着座している乗員が車両の走行中に身体を動かすことがあるため、単にシートの着座部の前後左右に加わる荷重の検出値に基づいて乗員の判定を行うだけでは、車両に加わる振動や乗員の動きにより誤った乗員の判定が行われるおそれがある。

【0 0 0 6】

従って本発明は、車両の振動や乗員の動きなどによる誤った判定を防ぐことができ、安定して乗員の判定を行うことのできる車両用シートの乗員判定制御方法を提供することにある。

【0 0 0 7】

【課題を解決するための手段】

本発明の車両用シートの乗員判定方法は、座部のフレームと、前記座部のフレームに設けられて乗員の荷重が負荷される荷重受け部材と、前記荷重受け部材と前記フレームとの間に介装されて前記荷重受け部材を支持しかつ前記荷重に応じて伸びるばねと、前記ばねの伸び量に対応した電気信号を出力する変位センサと、前記電気信号に基づいてシートに着座する乗員を判定する第 1 段階判定手段と、前記第 1 段階判定手段の判定結果が所定時間維持されるか否かを判定し、前記第 1 段階判定手段の判定結果が所定時間維持されたときに乗員を確定する第 2 段階判定手段とを具備している。

【0 0 0 8】

この発明の好ましい形態では、前記第 2 段階判定手段による判定結果を以前の判定結果と比較しかつその比較結果に基づいて前記第 2 段階判定手段による判定結果を確定する第 3 段階判定手段をさらに備えている。

【0009】

【発明の実施の形態】

以下に本発明の一実施の形態について図 1 ないし図 13 を参照して説明する。図 1 に示す車両用シート 10 は、例えば自動車の前側シートに用いられる。この車両用シート 10 が取り付けられる車両には、例えばエアバッグ（図示せず）が装備される。

【0010】

車両用シート 10 は、図 1 に示すようにシートバック 11 と着座部 12 とを具備している。着座部 12 は、例えばウレタンフォームで形成されるパッド（図示せず）と、パッドの下方に位置しかつパッドによって覆われる座部ユニット 13 と、パッドの外面を覆うカバー部材 12a などにより構成される。

【0011】

座部ユニット 13 は、着座部 12 の骨格をなす座部フレーム 14 と、乗員の着座時の荷重が加わる荷重受け部材の一例である平面ばね 15 と、荷重を検出する変位センサ 16a～16d などによって構成されている。この明細書で言う乗員とは、大人、子供、チャイルドシートなどを含む概念である。

【0012】

図 2 に示すように、平面ばね 15 は座部フレーム 14 の略中央に配置されている。荷重受け部材としての平面ばね 15 は、ワイヤ 20 を用いて略矩形に構成された枠部材 21 と、枠部材 21 の内側に車幅方向に張り渡された線状のばね要素 22などを備えている。

【0013】

平面ばね 15 は、その周方向複数箇所と座部フレーム 14 との間に設けられた支持ばね 23a～23f を介して、上下方向に移動可能に弾性的に支持されている。支持ばね 23a～23f には、例えばコイルばねが用いられる。

【0014】

また、座部フレーム 14 の側面部 24 a, 24 b のそれぞれ前後に取り付けられる支持ばね 23 a, 23 c, 23 d, 23 f の近傍に、平面ばね 15 に加わる荷重を検出する変位センサ 16 a ~ 16 d が取り付けられている。これら変位センサ 16 a ~ 16 d は共通の構造であるため、図 3 に示す変位センサ 16 a を代表して説明する。

【0015】

この変位センサ 16 a は、支持ばね 23 a の一方のコイル端部と一体的に変位可能に、かつばね部を同軸的に外囲する小径有底円筒体 30 を有している。また他方のコイル端部と一体的に変位可能に、かつ小径有底円筒体 30 を同軸的に外囲する大径有底円筒体 31 を有している。

【0016】

この小径有底円筒体 30 の外周面には内側電極 32 が設けられており、大径有底円筒体 31 の内周面に外側電極 33 が設けられている。これにより、支持ばね 23 a の伸び状態が電圧で出力される。すなわち、平面ばね 15 に着座荷重が加わり支持ばね 23 a に伸びが生じると、両電極 32, 33 の間における静電容量が変化する。その変化を出力電圧の変化として検出するように構成されている。

【0017】

図 1 に示すように、着座部 12 の乗員を判定する手段として、例えば乗員判別用 ECU 34 が設けられている。乗員判別用 ECU 34 は、図 4 に示すように、例えば変位センサ 16 a ~ 16 d が接続されるセンサ入力回路 35 を有する。センサ入力回路 35 はアナログ信号をデジタル信号に変換する A/D 変換回路 40 に接続される。

【0018】

また、制御を実行するマイクロコンピュータ 41 と、後述するエアバッグ用 ECU 42 との間の信号の授受を行うための車両通信用回路 43 を有する。さらに、着座部 12 の未着座データなどを記憶しておくメモリ 44 と電源部 45 を有する。さらに、エアバッグ用 ECU 42 を有しており、乗員判別用 ECU 34 による乗員の確定結果に基づいてエアバッグの展開制御を行うようになっている。

【0019】

上記の変位センサ 16 a と同様に、他の変位センサ 16 b ～ 16 d も小径有底円筒体 30 と大径有底円筒体 31 とを備えている。すなわち、各変位センサ 16 a ～ 16 d が、それぞれ支持ばね 23 a, 23 c, 23 d, 23 f に加わる荷重に対応する電圧を出力することで、平面ばね 15 の前後左右それぞれの荷重状態を検出することができる構成となっている。

【0020】

次に、このように構成される車両用シート 10 の作用を説明する。

図 5 はシート 10 に乗員が着座していない状態を示している。このときの支持ばね 23 a の初期状態が変位センサ 16 a によって検出される。この検出値 V_1 は、例えば出荷時または始動時にドアを開けたときにメモリ 44 に記憶される。

【0021】

図 6 はシート 10 に乗員が着座した状態を示している。乗員が着座し、平面ばね 15 に荷重が加わると、図 6 に示すように、支持ばね 23 a が伸びるため検出値 V_2 が出力される。上記検出値 V_1 および V_2 は、A/D変換回路 40 においてデジタル値に変換され、予め求めておいた支持ばね 23 a の伸び量と荷重との関係に基づいて、マイクロコンピュータ 41 が変位電圧値 ΔV_a を求める。上記の変位センサ 16 a と乗員判別用 ECU 34 の作用は、他の変位センサ 16 b ～ 16 d も同様であり、それぞれ変位電圧値 $\Delta V_b \sim \Delta V_d$ が検出される。

【0022】

こうして得られた変位電圧値 $\Delta V_a \sim \Delta V_d$ に基づき、乗員判別用 ECU 34 が図 7 に示す乗員判定制御を行う。まず、第 1 段階判定手段としてのステップ ST100 において、平面ばね 15 に加わる荷重の合計値により乗員が判定される。図 8 はステップ ST100 の詳細を示している。図 8 に示すように、ステップ ST101 において、各変位センサ 16 a ～ 16 d が出力する変位電圧値を取り込む。ステップ ST102 では、ステップ ST101 において、変位電圧値の取り込み回数が所定数である n 回であるか否かが判定される。そうでなければ、ステップ ST101 に戻り再度変位センサ $\Delta V_a \sim \Delta V_d$ を取り込む。

【0023】

この判定で、変位電圧値の取り込み回数が n 回であると判定されると、ステッ

プST103に進む。この工程では、 n 回取り込まれた変位電圧値 $\Delta V_a \sim \Delta V_d$ のそれぞれの平均変位電圧値(V_a, V_b, V_c, V_d)と、標準偏差値($\sigma_a, \sigma_b, \sigma_c, \sigma_d$)と、最大値($V_{amax}, V_{bmax}, V_{cmax}, V_{dmax}$)と、最小値($V_{amin}, V_{bmin}, V_{cmin}, V_{dmin}$)が求められる。

【0024】

なお、平均値 $V_a = \{(\Delta V_{a1} + \dots + \Delta V_{an}) / n\}$ であり、同様に $V_b \sim V_d$ が求められる。最大値 V_{amax} 、最小値 V_{amin} は、変位電圧値 $\Delta V_{a1} \sim \Delta V_{an}$ の最大値、最小値であり、同様に $V_{bmax} \sim V_{dmax}$ および $V_{bmin} \sim V_{dmin}$ が求められる。標準偏差値 $\sigma_a = \sqrt{\{(\Delta V_{a1} - V_a)^2 + \dots + (\Delta V_{an} - V_a)^2\} / (n-1)}$ であり、同様に $\sigma_b \sim \sigma_d$ が求められる。

【0025】

ステップST104ではばらつきを判定するために、 $A (= \sigma_a + \sigma_b + \sigma_c + \sigma_d) < P$ (しきい値)であるか否かが判定される。ここでは、 $A < P$ と判定されるまでステップST101～ステップST104が繰り返され、 $A < P$ と判定されるとステップST105に進む。この工程では、平均変位電圧値 $V_a \sim V_d$ の合計値 $S (= V_a + V_b + V_c + V_d)$ が求められる。

【0026】

なお、平面ばね15は支持ばね23a～23fによって支持されているため、合計値 S は実際の乗員の荷重に対応する電圧ではないが、乗員の着座荷重にほぼ比例した大きさとして取り扱うことができる。また、制御プログラムでは変位電圧値 $\Delta V_a \sim \Delta V_d$ をそのまま用いることができるが、以下の説明では特に断らない限り変位電圧値 $\Delta V_a \sim \Delta V_d$ より求められる各値を荷重として表現する。

【0027】

前記合計値 S が、大人、小柄な大人、子供(チャイルドシートを含む)、未着座のそれぞれの判別基準となるしきい値 B, C, D, E と比較される。ここで、 $S \geq B$ であれば、ステップST106に進み、大人と判定される。 $B > S \geq C$ であればステップST107に進み、小柄な大人と判定される。 $D > S \geq E$ であれ

ばステップST109に進み、子供と判定される。 $E > S$ であればステップST110に進み未着座であると判定される。こうして乗員が判定されたのち、図7のステップST200（第2段階判定）に進む。

【0028】

前記合計値Sが $C > S \geq D$ である場合は、着座者が子供か小柄な大人であるかの判定ができないグレーゾーンであるため、ステップST108に進む。すなわち、合計値Sが子供を示すしきい値D以上でありかつ、小柄な大人を示すしきい値C未満である場合は、ステップST108を経て図9に示すステップST111に進む。ステップST111では、平面ばね15に加わる荷重の前後差を検出し、乗員が子供であるか小柄な大人であるかを判定する。

【0029】

先ず、平均変位電圧値に基づいて平面ばね15の前部に加わる荷重 $F (=V_a + V_c)$ と後部に加わる荷重 $B (=V_b + V_d)$ との差である値 $G (=F - B)$ が検出される。次いでこの値Gが、小柄な大人、子供を示す各しきい値H, Iと比較される。比較結果が $G \geq H$ であるとステップST112に進み、小柄な大人であると判定される。 $I \geq G$ であるとステップST113に進み、子供であると判定される。それぞれ乗員が判定されたのちに、図7に示すステップST200（第2段階判定）に進む。

【0030】

ステップST111の処理において、比較結果が $H > G > I$ である場合は、正常な検出が不可能なグレーゾーンであり、異常着座などが考えられるため、ステップST114を経てステップST115に進む。ステップST115では、前回の総合状態識別結果が小柄な大人であるか否かが判定される。なお、この明細書で言う総合状態識別結果とは、ステップST300に示される、第3段階判定で判定され確定される乗員を示す。ここで、前回の総合状態識別結果が小柄な大人である場合はステップST116に進み、乗員は小柄な大人であると判定される。そうでない場合、またはステップST300（第3段階判定）の処理工程に至らずに総合状態識別結果が確定していない場合はステップST117に進む。

【0031】

ここでは、前回の総合状態識別結果が子供であるか否かが判定される。前回の総合状態識別結果が子供である場合は、ステップST118に進み、乗員は子供であると判定される。そうでない場合、または前回の総合状態識別結果が確定されていない場合はステップST119に進み、最大値比較判定が行われる。ここでは各最大値の合計値 S_{max} ($=V_{amax}+V_{bmax}+V_{cmax}+V_{dmax}$) が求められ、しきい値 $M1$ と比較される。ここで、 $S>M1$ と判定されるとステップST120に進み、小柄な大人と判定される。

【0032】

$S_{max}>M1$ ではないと判定されるとステップST121に進み、最小値判定が行なわれる。ここでは各最小値の合計値 S_{min} ($=V_{amin}+V_{bmin}+V_{cmin}+V_{dmin}$) が求められ、しきい値 $M2$ と比較される。 $S_{min}>M2$ であればステップST122に進み、小柄な大人と判定される。 $S_{min}>M2$ ではないと判定されるとステップST123に進む。

【0033】

ステップST123では、標準偏差値判定が行われる。ここでは K ($=V_a+V_b+V_c+V_d+3\sigma$) が求められ、しきい値 $M3$ と比較される。ここで $3\sigma \div R$ ($=S_{max}-S_{min}$) であり、 $K>M3$ であればステップST124に進み、小柄な大人と判定される。 $K>M3$ ではないと判定されるとステップST125に進み、子供と判定される。それぞれステップST120, 122, 124, 125において乗員が判定されるとステップ200 (第2段階判定) に進む。

【0034】

上記の第1段階判定 (ステップST100) により乗員が判定されると、図7に示す第2段階判定 (ステップST200) に進み、状態維持の判定が行われる。すなわち第2段階判定 (ステップST200) では、所定時間ごとに繰り返される第1段階判定 (ステップST100) の判定結果が、前回の第1段階判定 (ステップST100) で検出された判定結果と比較され、前回の判定結果が維持されているか否かが判定される。

【0035】

第2段階判定（ステップST200）では図11に詳細を示すように、先ずステップST201において、所定時間ごとに得られる第1段階判定（ステップST100）による判定結果が前回の第1段階判定手段（ステップST100）による判定結果と比較される。なお、第2段階判定（ステップST200）で言う判定結果とは、第1段階判定（ステップST100）による判定結果を示す。前回の判定結果と相違がなく結果が維持されている場合にはステップST202に進み、維持回数が所定回数（n2）維持されたか否かが判定される。また、判定結果が維持されなかった場合、または1回目の第1段階判定（ステップST100）を終えたばかりで、比較する前回の判定結果を保持していない場合はステップST203に進む。ここで判定結果の状態維持カウントが0に設定されたのち、第1段階判定（ステップST100）から繰り返される。ステップST202において判定結果が所定回数（n2）維持された場合には、図7に示すステップST300（第3段階判定）に進む。維持回数が所定回数（n2）に満たないと判定されると、第1段階判定（ステップST100）から繰り返される。

【0036】

ステップST300で行われる第3段階判定では、第2段階判定（ステップST200）による判定結果と以前の判定結果とが比較され、比較結果に基づいて総合状態識別結果が確定される。エアバッグ用ECU42は、この総合状態識別結果に基づきエアバッグの展開などの制御を行う。図12に詳細を示すように、先ずステップST301において第2段階判定（ステップST200）の判定結果が前回の総合判定結果と比較される。なお、この第3段階判定で言う判定結果とは、第2段階判定での判定結果を示す。

【0037】

ここで、1回目の判定結果がステップST301に入った場合は、その時点では総合状態識別結果が確定されていないのでステップST303に進み、1回目の判定結果が総合状態識別結果として確定される。確定されたのちは第1段階判定から繰り返される。

【0038】

2回目以降の判定結果がステップST301に入ると、判定結果と前回確定さ

れた総合状態識別結果が比較される。ここでそれぞれの結果に相違がないと判定されると、ステップST302に進む。ここでは、状態変化処理モードが設定されている場合は設定がクリアされステップST303に進み、総合状態識別結果が確定される。また、ステップST301において、それぞれの結果に相違があると判定されるとステップST304に進む。

【0039】

ステップST304では、判定結果または前回確定された総合状態識別結果のどちらかが未着座であるか否かが判定される。ここでどちらかが未着座であると判定されているとステップST302に進み、次いでステップST303に進み、総合状態識別結果は今回の結果で確定される。どちらも未着座ではないと判定されるとステップST305に進む。

【0040】

ステップST305では、その時点での処理モードが状態変化処理モードであるか否かが判定される。状態変化処理モードでない場合は、ステップST306に進み、ステップST301での前回の総合状態識別結果と判定結果の相違に基づき状態変化処理モードのパターンが設定される。また、ステップST305において状態変化処理モードであると判定されると、ステップST307に進み、判定結果が前回の判定結果と一致するか否かが判定される。判定結果に相違があると判定されるとステップST306に進み、ステップST307での判定結果の相違に基づき状態変化処理モードのパターンが設定される。

【0041】

ここで言う状態変化処理モードのパターンが設定されるということは、後述するステップST308で処理される、総合状態識別結果が確定されるために必要な判定結果の一致回数が設定されることを示す。この一致回数はそれぞれステップ301、307でのそれぞれの結果の相違に基づいて設定される。相違のパターンには、例えば大人から小柄な大人へ変化した場合、小柄な大人から子供へ変化した場合などがあり、それぞれのパターンに対応する状態変化処理回数（n3）が設定される。

【0042】

ステップ S T 3 0 7 で、判定結果に相違がないと判定されるとステップ S T 3 0 8 に進み、判定結果が状態変化処理回数 (n 3) 維持されたか否かが判定される。ここで判定結果が状態変化処理回数 (n 3) 維持されたと判定されるとステップ S T 3 0 2 に進み、状態変化処理モードがクリアされ、ステップ S T 3 0 3 において判定結果が総合状態識別結果として確定される。

【 0 0 4 3 】

また、ステップ S T 3 0 8 において判定結果が状態変化処理回数 (n 3) 維持されていないと判定された場合、またはステップ S T 3 0 6 において状態変化処理モードが設定されたのちはステップ S T 3 0 9 に進む。ここでは、総合状態識別結果の確定するまでの時間が、所定時間を経過したか否かが判定される。所定時間を経過していないと判定されると、第 1 段階判定 (ステップ S T 1 0 0) から繰り返される。

【 0 0 4 4 】

所定時間を経過していると判定されると、ステップ S T 3 1 1 に進み、タイムアウト処理が行われる。タイムアウト処理 (ステップ S T 3 1 1) は図 1 3 に詳細を示すように、ステップ S T 3 1 2 において総合状態識別結果が確定されるまでの処理時間が所定時間を経過しているか否かが判定される。ここで処理時間が所定時間を経過していないと判定されると、第 1 段階判定 (ステップ S T 1 0 0) から繰り返される。

【 0 0 4 5 】

処理時間が所定時間を経過したと判定されると、ステップ S T 3 1 3 に進み、総合状態識別結果を確定する手段として、確定途中の結果でより多く判定された判定結果を採用する多数決モードを採用するか否かが判定される。ここで多数決モードが採用されるとステップ S T 3 1 4 に進み、多く判定した判定結果が採用され、ステップ S T 3 1 5 において総合状態識別結果として確定される。

【 0 0 4 6 】

多数決モードが採用されない場合は、ステップ S T 3 1 6 に進み、前回の総合状態識別結果が採用され、ステップ S T 3 1 5 において総合状態識別結果として確定される。それぞれステップ S T 3 1 5 で総合状態識別結果が確定されると、

第 1 段階判定（ステップ S T 1 0 0）から繰り返される。

【 0 0 4 7 】

このように、この実施形態の車両用シート 1 0 の乗員を判定する乗員判定方法は、第 1 段階判定（ステップ S T 1 0 0）で得られる乗員の判定結果が、第 2 段階判定（ステップ S T 2 0 0）において所定時間維持されるか否かが判定される構成となっている。このため、車両の振動や乗員の動きなどによる誤った乗員の判定を防ぐことができ、安定して乗員の判定を行うことができる。

【 0 0 4 8 】

さらに、第 2 段階判定（ステップ S T 2 0 0）で得られた判定結果が、第 3 段階判定（ステップ S T 3 0 0）において、前回の総合状態識別結果と第 2 段階判定（ステップ S T 2 0 0）での判定結果とが一致するか否かが判定される。一致しなければ、第 2 段階判定の判定結果が所定回数（n 3）維持されるか否かが判定され、それらの判定結果に基づいて乗員の総合状態識別結果が確定される構成となっている。このため、より一層安定して乗員の判定を行うことができる。

【 0 0 4 9 】

また、第 1 段階判定（ステップ S T 1 0 0）では、各標準偏差値の合計値 A、各平均変位電圧値の合計値 S、車両用シート 1 0 の前後に加わる荷重差値 G、各最大値の合計値 S m a x、各最小値の合計値 S m i n、K を求め、それぞれが対応するしきい値と比較されて乗員を判定している。これにより、第 1 段階判定だけであっても安定した乗員の判定を行うことができる。

【 0 0 5 0 】

また、第 3 段階判定（ステップ S T 3 0 0）では、前回の総合状態識別結果と第 2 段階判定（ステップ S T 2 0 0）の判定結果の相違や第 2 段階判定（ステップ S T 2 0 0）の判定結果と前回の判定結果との相違が発生すると、状態変化処理モードが設定される。これにより再度第 2 段階の判定結果と前回の総合状態識別結果が一致するか、または第 2 段階判定（ステップ S T 2 0 0）の判定結果が状態変化処理回数（n 3）維持されないと総合状態識別結果が確定されない構成となっている。

【 0 0 5 1 】

さらに、確定されたのちも、第1段階判定(ST100)から繰り返される。このため、エアバッグに含まれる、例えば窒素ガスなどの膨張ガスの量を着座乗員に合わせて調節するなどの処理のために正確な総合状態識別結果が求められるが、要求される正確性を満足する総合状態識別結果を求めることができる。

【0052】

なお、本実施の形態では変位センサ16a～16dの直線変位に基づいて荷重を検出する構成であるが、図14に示す他の実施形態のように、回転変位に基づいて荷重を検出する変位センサ50を用いてもよい。この変位センサ50はセンサ本体51と、センサ本体51に対して回転自在なプーリ52と、プーリ52に巻き掛けたワイヤロープ53などにより構成されている。

【0053】

センサ本体51には、例えば可変抵抗が内蔵され、プーリ52の回転角度に応じた電圧が出力されるようになっている。ワイヤロープ53の他端は枠部材21に取り付けられている。着座荷重の大きさに応じて枠部材21が上下するため、プーリ52から繰り出されるワイヤロープ53の長さが変化するとともに、プーリ52が回転することにより、荷重の大きさが検出される。

【0054】

変位センサ16a～16dは、生産上のばらつきや取り付け上のばらつきを排除するために、例えばそれぞれの出力値または変位電圧値を補正するようにしてもよい。また前記実施形態では変位センサを4個設けたが、それ以上でも良く、変位センサの数は4個に限られない。また、例えば本実施の形態ではステップST111において、平面ばね15の前後に加わる荷重差Gを求めて小柄な大人、子供を判定したが、平面ばね15の前後に加わる荷重比 $G1 (= B/F)$ を求めて、G1より判定してもよい。なお、この際しきい値H、Iは荷重比に対応するものになる。また、例えば本実施の形態は第1～3段階判定(ステップST100～300)を行うが、第3段階判定を行わず第2段階判定(ステップST200)の判定結果を総合状態識別結果として確定してもよい。このように本発明を実施するに当たって、本発明を構成する要素は、発明の要旨を逸脱しない範囲で適宜に変換して実施できることは言うまでもない。

【0055】

【発明の効果】

請求項1に記載した発明によると、第1段階判定手段と第2段階判定手段とを組み合わせることにより、車両の振動や乗員の動きなどによる誤った乗員の判定を防ぐことができ、安定した乗員の判定を行うことができる。

【0056】

請求項2に記載した発明によると、請求項1による効果に加え、第2段階判定手段による判定結果を確定するか否かの判定をする第3段階判定手段（状態変化判定）を有するため、より一層安定した乗員の判定を行うことができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】 本発明の一実施形態に係る車両用シートを一部分解して示す斜視図。

【図2】 図1に示された車両用シートの平面ばねと変位センサおよびばねを示す平面図。

【図3】 変位センサの断面図。

【図4】 乗員判別用ECUのブロック図。

【図5】 荷重が加わっていない状態の図2中のA-A線に沿う断面図。

【図6】 荷重が加わった状態の図2中のA-A線に沿う断面図。

【図7】 乗員判別の制御フロー全体の概略を示す図。

【図8】 乗員判別の制御フローの一部を示す図。

【図9】 乗員判別の制御フローの一部を示す図。

【図10】 乗員判別の制御フローの一部を示す図。

【図11】 乗員判別の制御フローの一部を示す図。

【図12】 乗員判別の制御フローの一部を示す図。

【図13】 乗員判別の制御フローの一部を示す図。

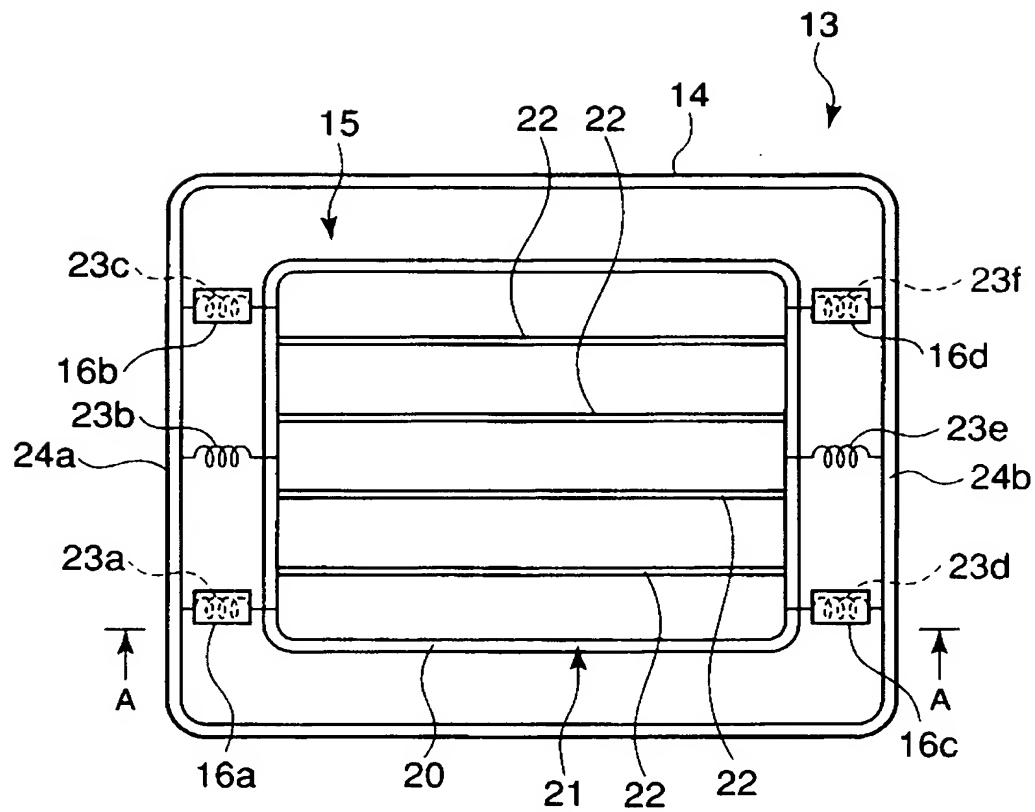
【図14】 車両用シートに使われる変位センサの他の例を示す斜視図。

【符号の説明】

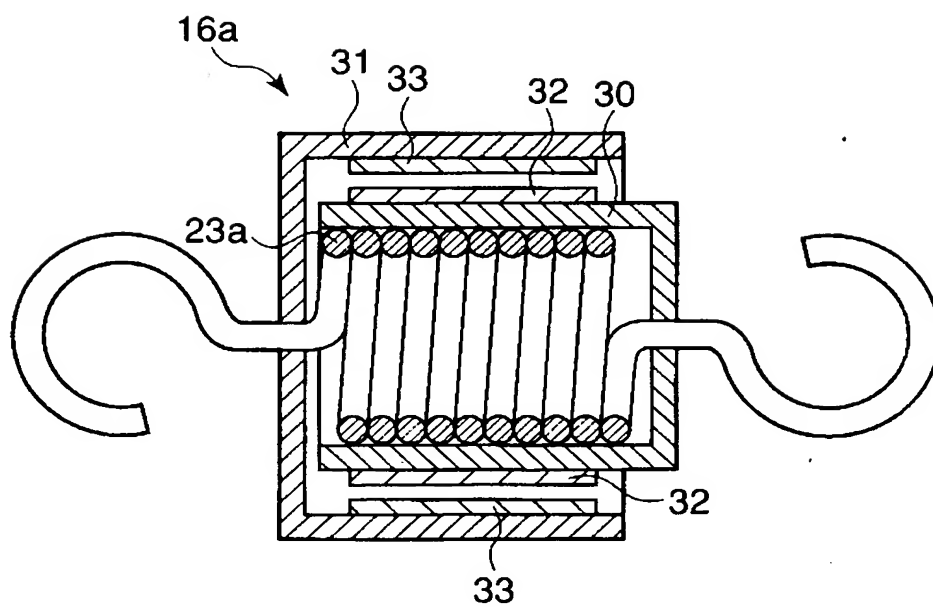
10…車両用シート、14…座部フレーム（座部のフレーム）、15…平面ばね（荷重受け部材）、16a～16d…変位センサ、23a～23f…支持ばね

(ばね)、5 0 …変位センサ。

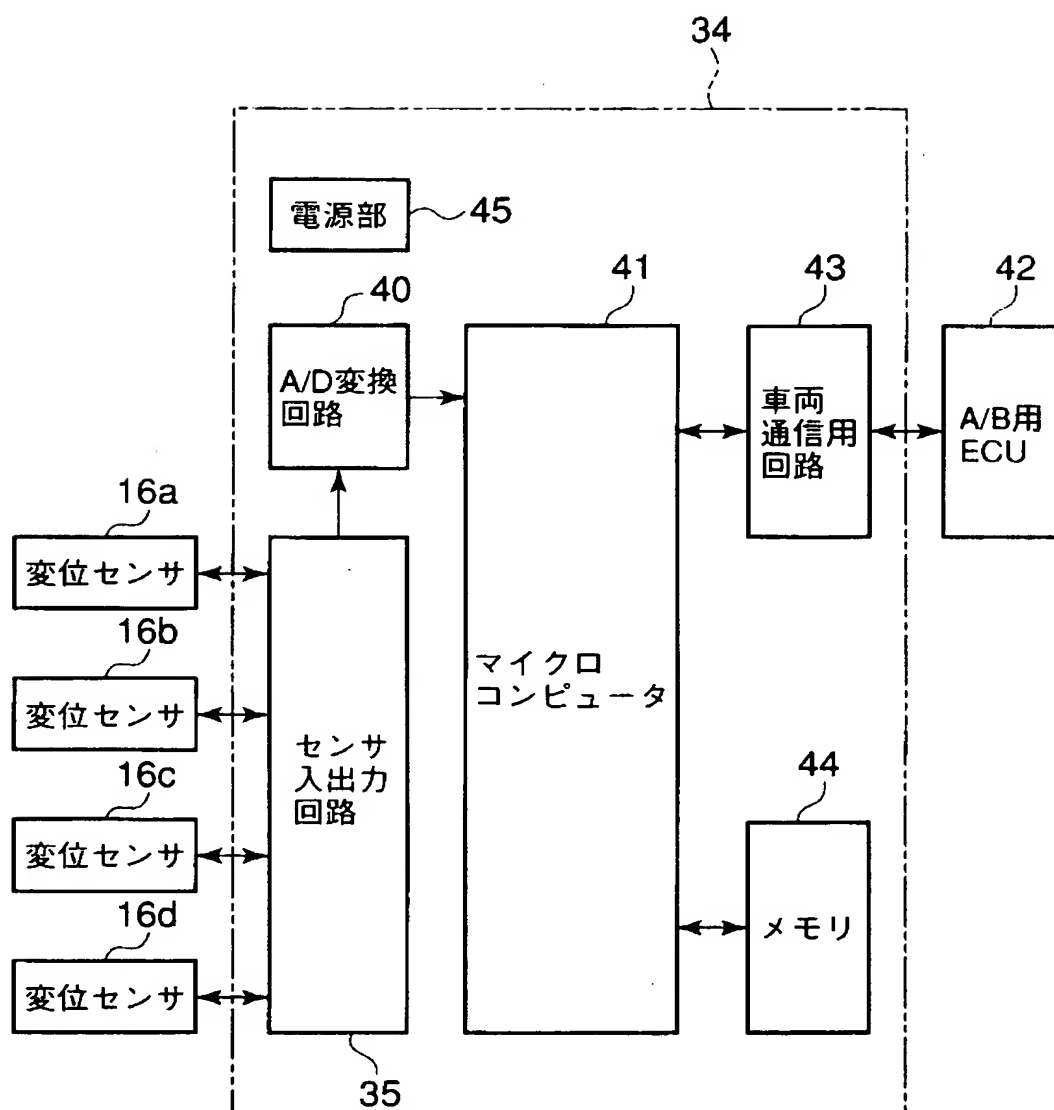
【図 2】



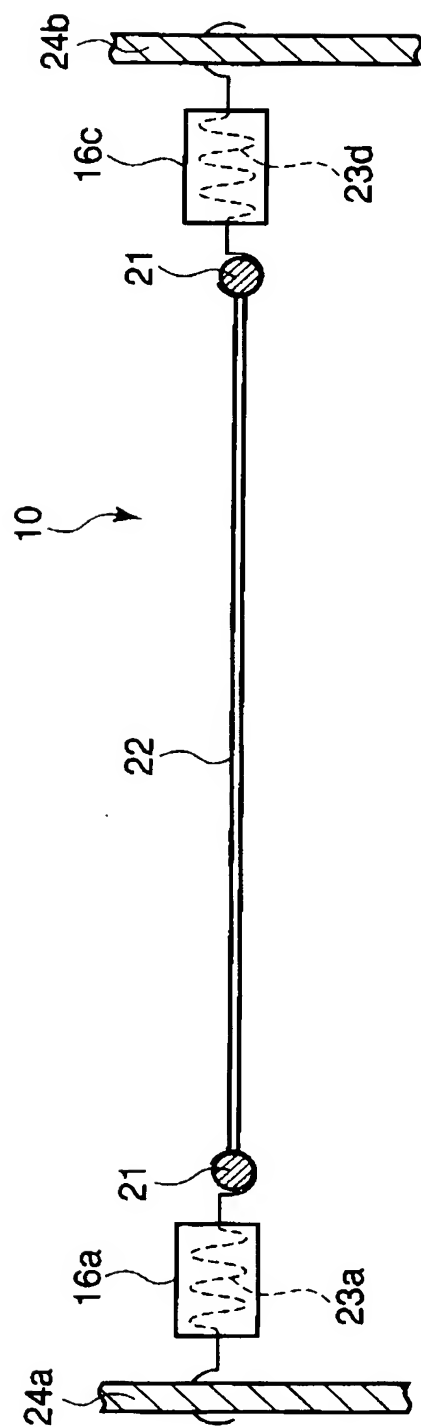
【図 3】



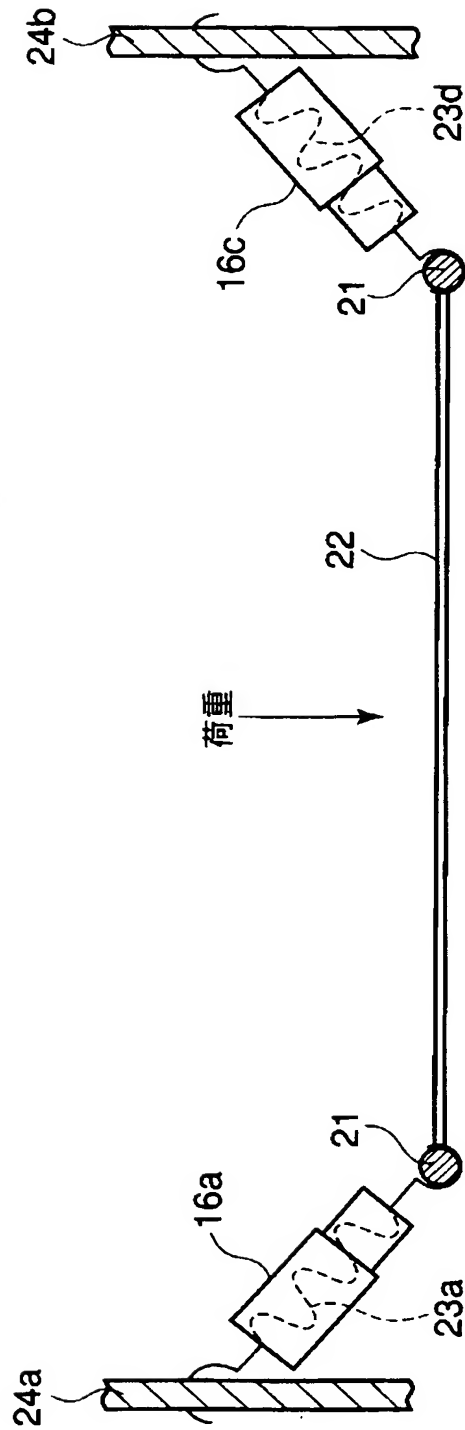
【図 4】



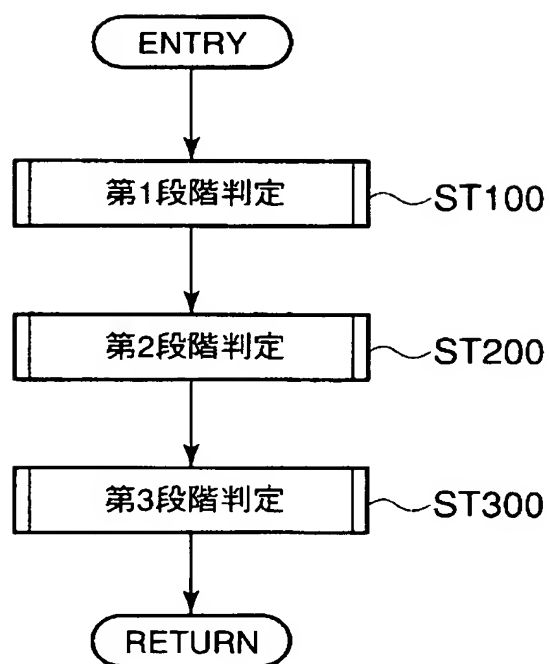
【図 5】



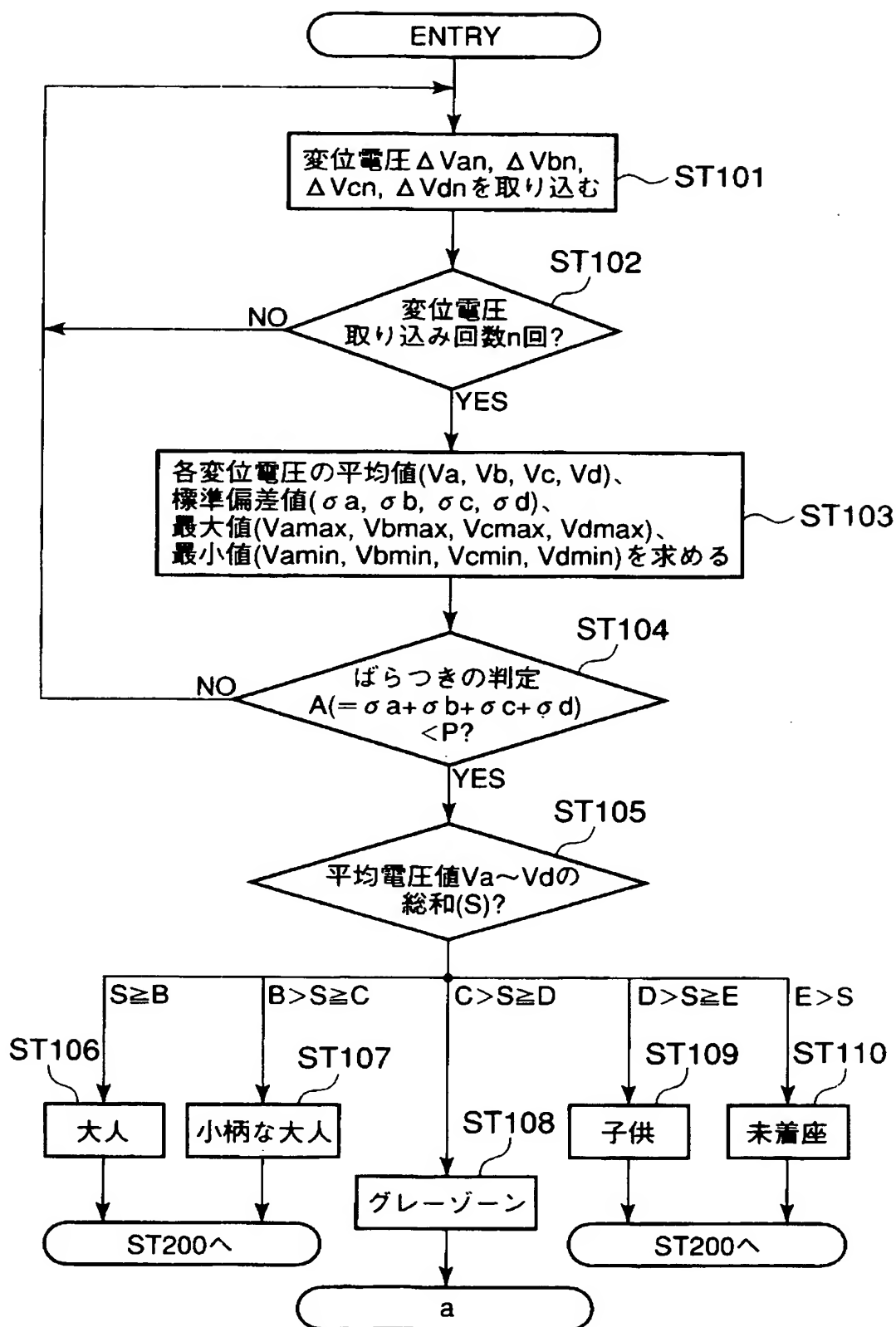
【図 6】



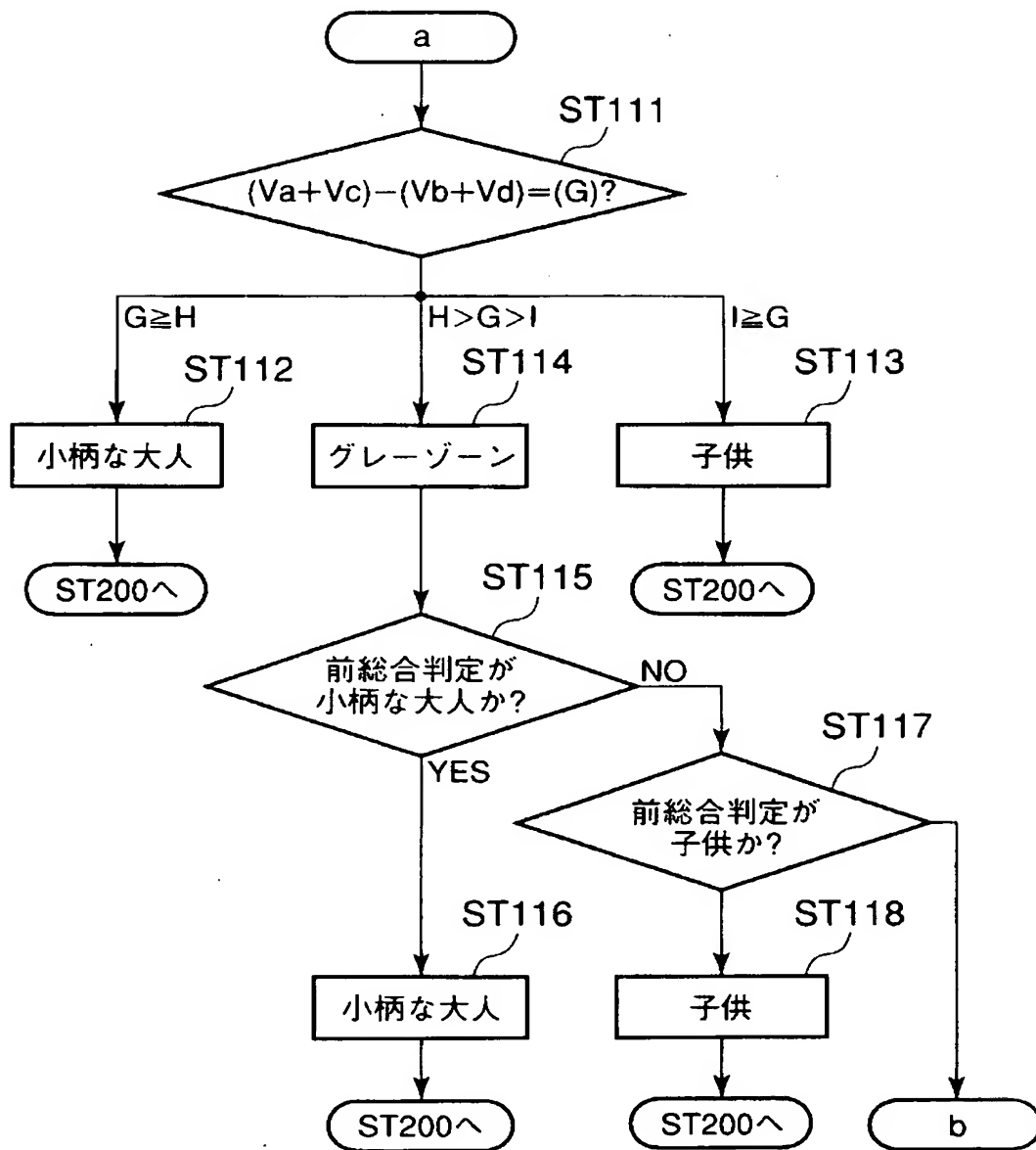
【図 7】



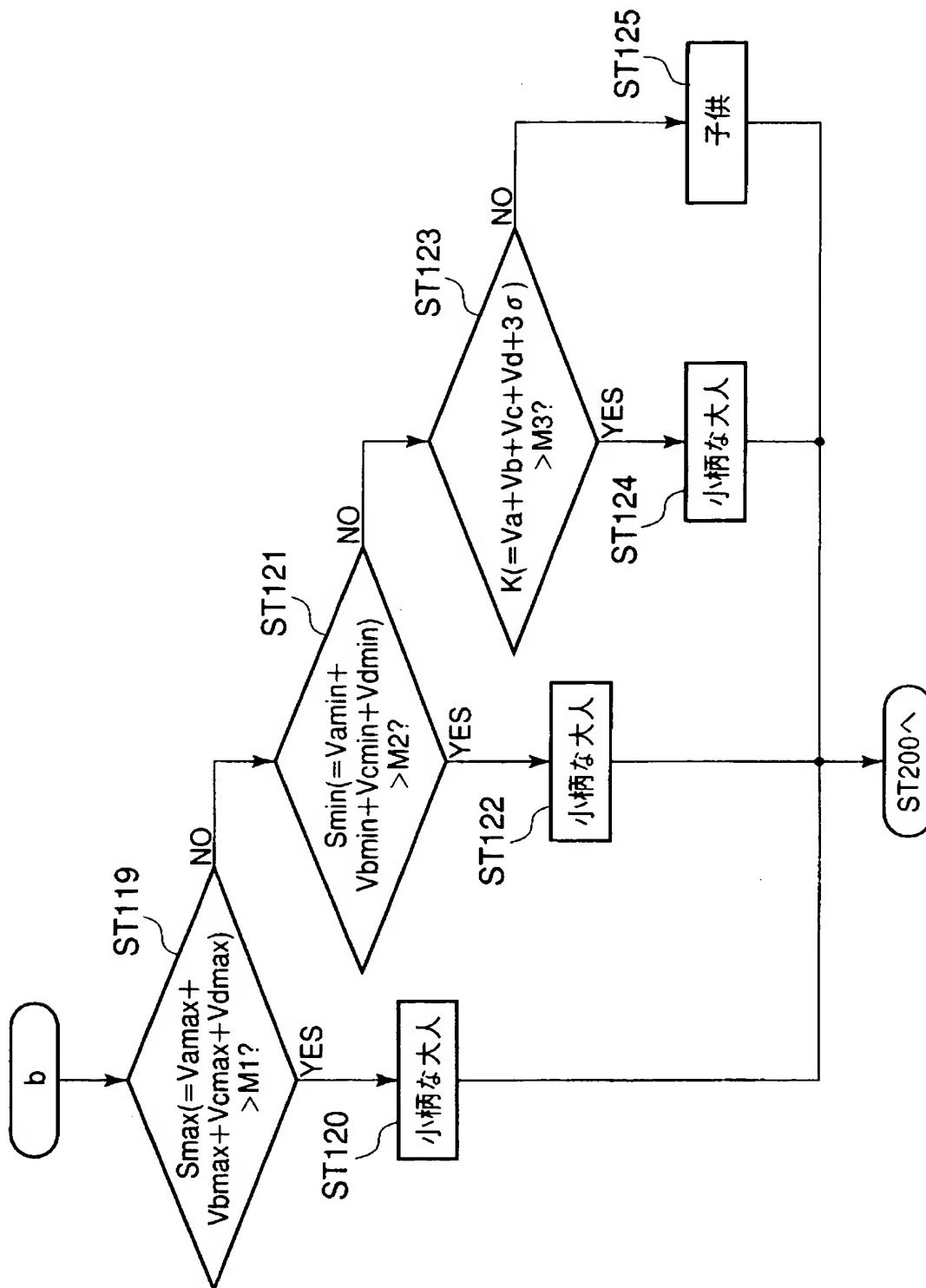
【図 8】



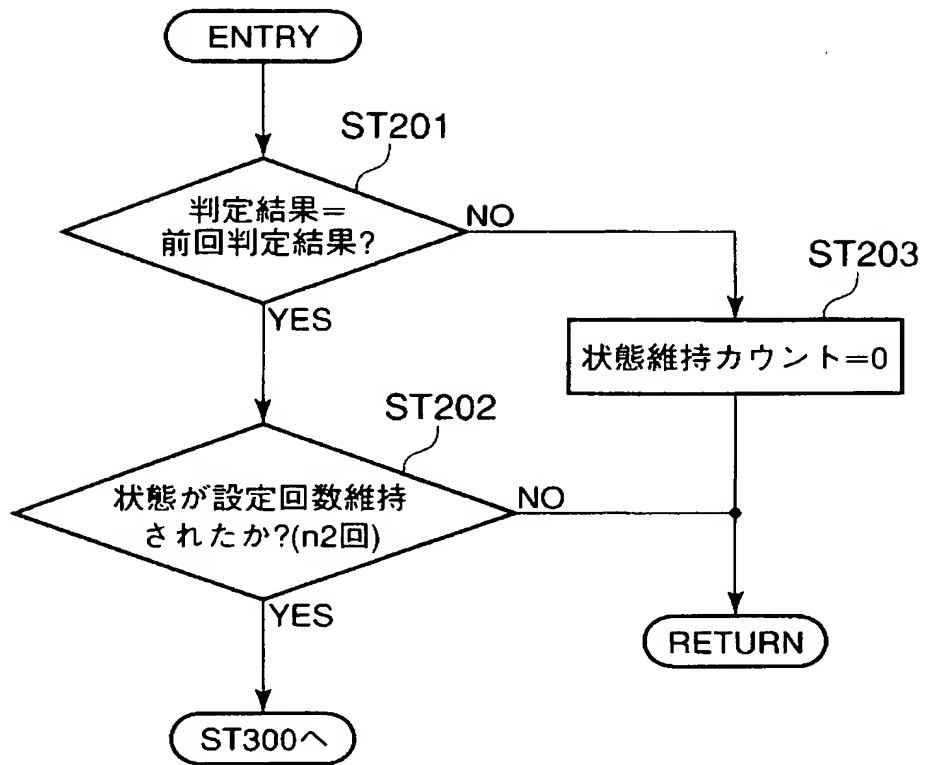
【図 9】



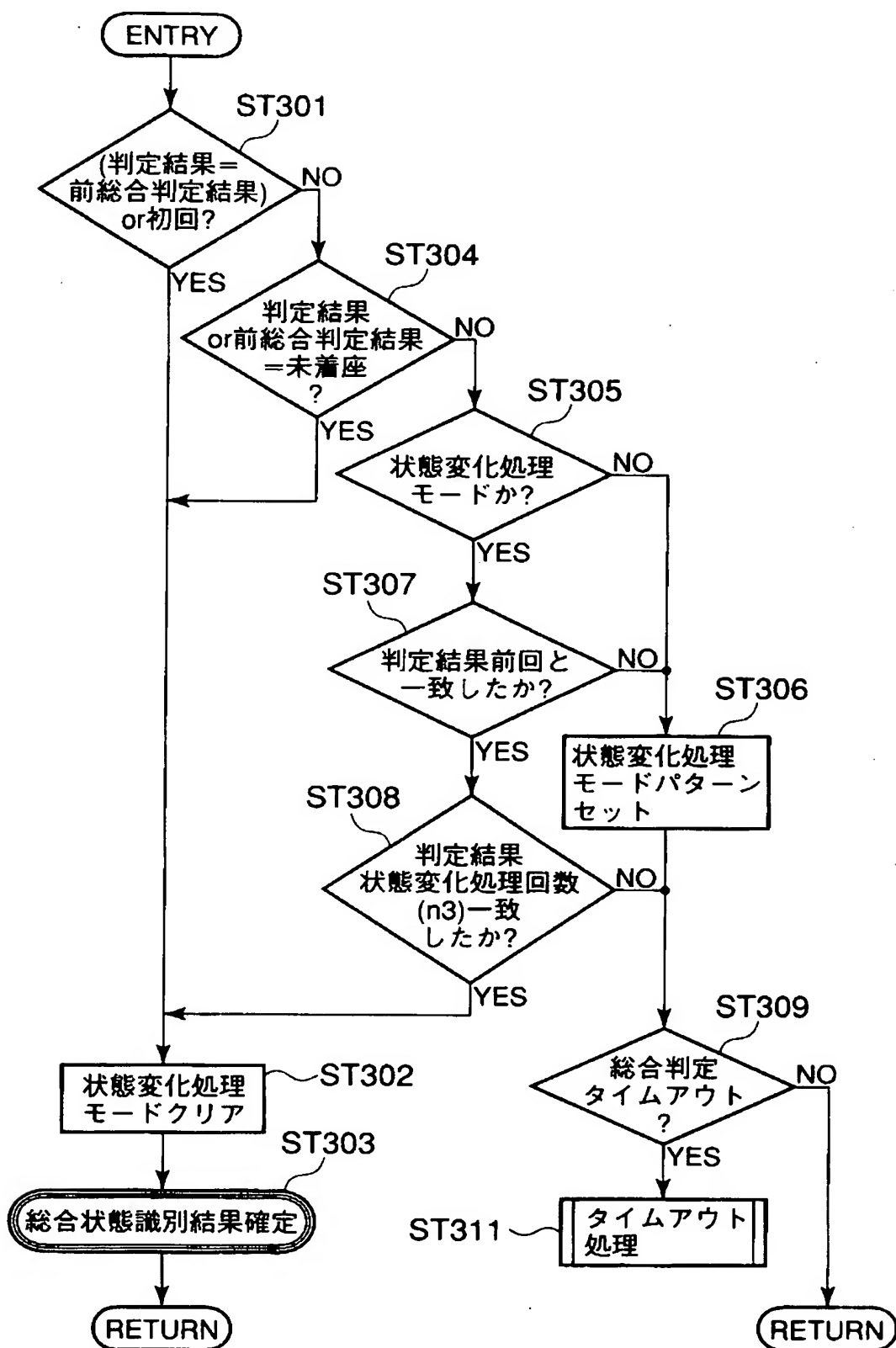
【図 10】



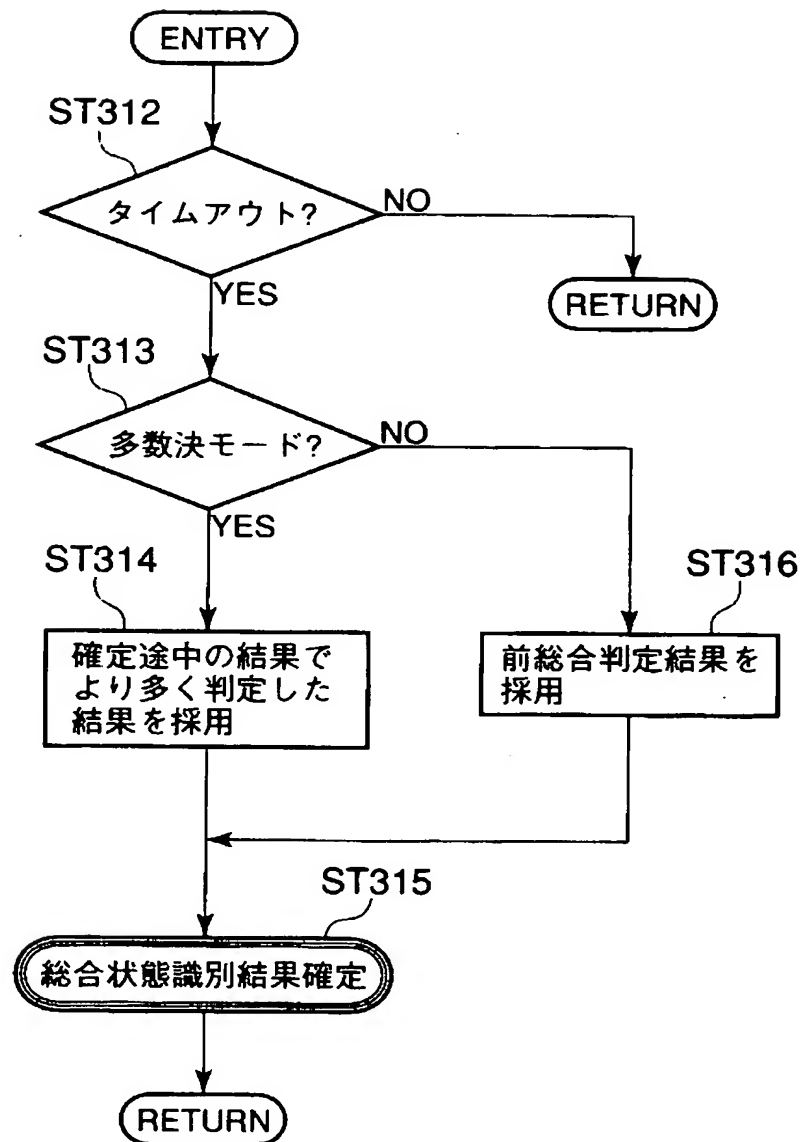
【図 11】



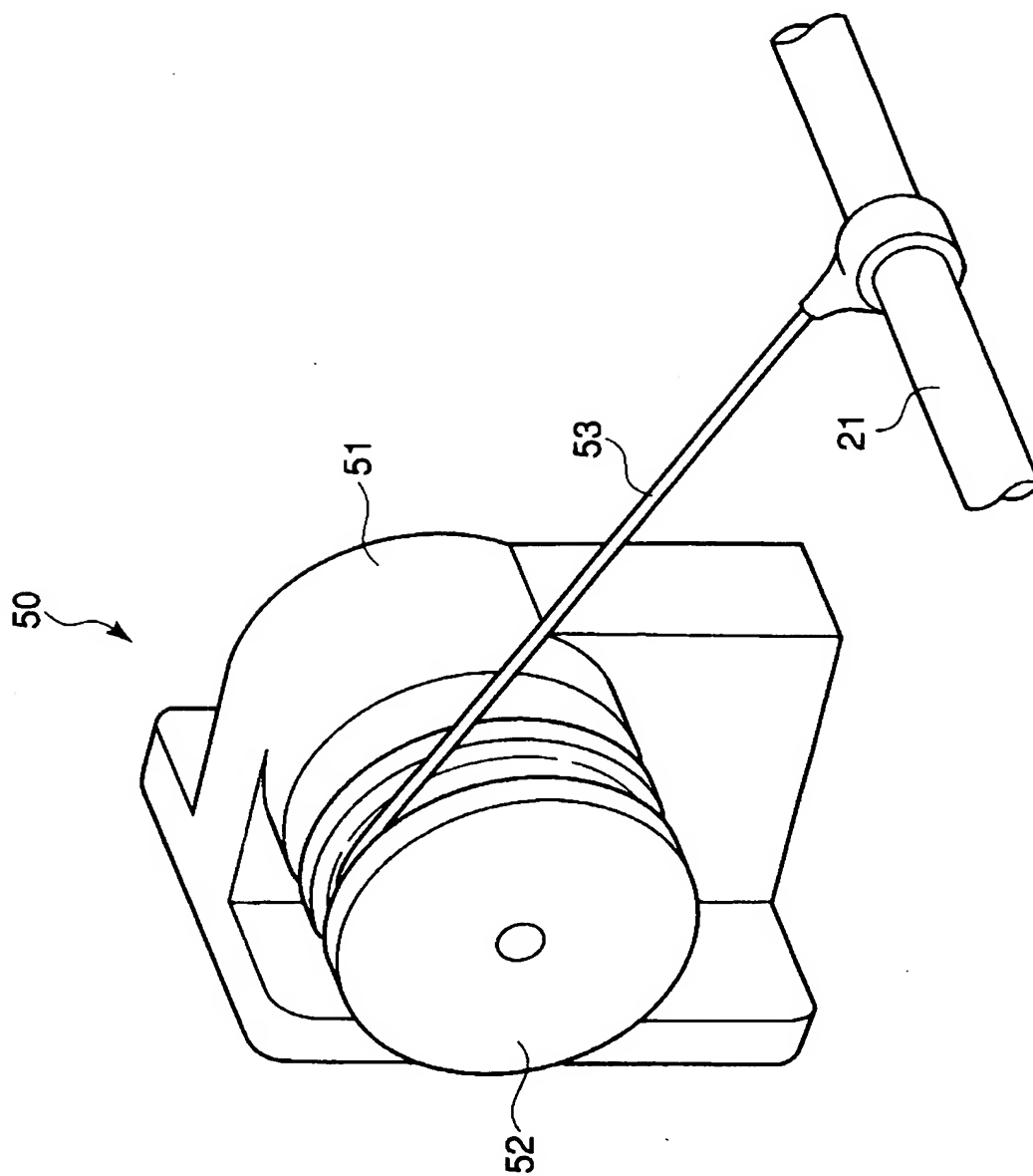
【図 12】



【図 13】



【図 14】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 車両の振動や乗員の動きによる誤った乗員の判定を防ぐことができ、安定して乗員の判定を行える車両用シートの乗員判定方法を提供する。

【解決手段】 車両用シート 1 0 の平面ばね 1 5 は、乗員の荷重に応じて伸びる支持ばね 2 3 a ~ 2 3 f により弾性的に支持される。この車両用シート 1 0 は、支持ばね 2 3 a, 2 3 c, 2 3 d, 2 3 f の伸び量に対応した電圧を出力する変位センサ 1 6 a ~ 1 6 d を有する。さらに、変位センサ 1 6 a ~ 1 6 d が出力する電圧値に基づいて車両用シート 1 0 に着座する乗員を判定する第 1 段階判定 (S T 1 0 0) と、第 1 段階判定 (S T 1 0 0) による判定結果が所定時間維持されるか否かを判定する第 2 段階判定手段 (S T 2 0 0) と、第 2 段階判定手段 (S T 2 0 0) による判定結果を以前の判定結果と比較し、その結果に基づいて乗員を確定する第 3 段階判定手段 (S T 3 0 0) とを有し、乗員の判定を行う。

【選択図】 図 1

特願 2 0 0 3 - 0 1 4 4 7 5

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号 [0 0 0 0 0 4 6 4 0]

1. 変更年月日	2 0 0 2 年 3 月 1 1 日
[変更理由]	名称変更
住 所	神奈川県横浜市金沢区福浦 3 丁目 1 0 番地
氏 名	日本発条株式会社